

(iii) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ಎರಡನೇ ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕ 2001

ಪರ್ಯಾಯೋಚನಾ ಪ್ರಸ್ತಾವ

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, 2001ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ಎರಡನೇ ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಪರ್ಯಾಯೋಚಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೋರುತ್ತೇನೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಮಂಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂಥ ಬಸ್ಸಿಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಪಾವತಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ನಾವು ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂಥ ಬಸ್ಸು, ಅಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ಮಾಲೀಕರು ನೇರವಾಗಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಿದ್ದು ಸಮಂಜಸವಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆರು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಗುತ್ತಿಗೆ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂಥ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಶೇಕಡೆ ಮೂರರಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರೇ ಪಾವತಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಎನ್ನುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ತರಹದ ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಸಹ ಲಾಭವಾಗುವಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಈ ವಾಹನದ ಮಾಲಿಕತ್ವ 6 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಏನು ಈ ವಾಹನವನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೋ, ಅವನಿಗೆ ಮಾಲಿಕತ್ವದ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ನಿಯಂತ್ರಣ ಇರಬಾರದು, ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ ಇರಬೇಕೆನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದಾಗಿ ಈ ಒಂದು ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಜನರ ಮೇಲೂ ಸಹ ಇದರಿಂದ ಏನೂ ಪರಿಣಾಮ ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ನಾನು ವಿನಂತಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

+ ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎನ್.ಬಚ್ಚೇಗೌಡ (ಹೊಸಕೋಟೆ): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ರಿಲೀಫ್ಸ್ ಅಂಡ್ ಕನ್ಸಿಷನ್ಸ್ ನ್ನು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಹಾಗೂ ಹಿಂದಿನ ಸರ್ಕಾರ ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ ಈ ಹಿಂದೆ 16 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ, ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಅಕ್ಕುಮಲೇಟೆಡ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಗೆಯೇ ಕಂಟನ್ಯೂ ಆಗಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅಕ್ಕುಮಲೇಟೆಡ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್

ಕಟ್ಟುವಂಥದ್ದು ಸುಮಾರು 100 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಯಿಂದ ಉಚಿತ ಪಾಸ್ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಪೋಲೀಸರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಹೀಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಜನ ಉಚಿತವಾಗಿ ಸಂಚಾರ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ. ಮತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ರಿಲೀಫ್ ಕೊಟ್ಟಿತ್ತು. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಇದ್ದಾಗ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ 8 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗಿರುವುದನ್ನು 5 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕಟ್ಟುವ ಹಾಗೆ, ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ 5 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಬದಲು 3 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕಟ್ಟುವ ಹಾಗೆ ನಾವು ಇದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದೆವು. ಈಗ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ಏನು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗೆ 3 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕನ್ಸಿಷನ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಇವತ್ತು ಈ ಬಿಲ್ ನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ತಂದಿದೆ. ಇದು ತಪ್ಪು. ಅವರು ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಆಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು. ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಗೆ ಖರಿದ 12 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ 300 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ವರೆಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟು ಅವರಿಗೆ ಹಣ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ. ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಾವು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಕನ್ಸಿಷನ್ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ, not on the private buses which we are hiring. This is a wrong Bill. ಈ ತರಹ ಬಿಲ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು why do you avail concessions to them? ಹೀಗಾದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಮಗೆ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಅದೇ ತರಹ ಇವೊತ್ತು ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಕ್ಯಾಬ್ ರನ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಅದೇ ತರಹದ ಪ್ರೊಟೆಕ್ಟ್ ನ್ನನ್ನು ಆಮ್ಮಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದರ ಮಾಲೀಕರು ಬದುಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆಮ್ಮಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇದೇ ಕಾನ್ಸೆಪ್ಟ್ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ರಿಲೀಫ್ ಮಾಡಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹತ್ತಾರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಲಾಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವ ದುರುದ್ದೇಶದಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿಯವರನ್ನು ಸದೆ ಬಡಿಯಬೇಕು, ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉಳಿಸುವಂಥ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. Don't give this concession to private people. ಈ ಕನ್ಸಿಷನ್ ನ್ನು ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಕಾರಣಕ್ಕೂ ಕೊಡಬೇಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

+ ಶ್ರೀ ವಿಶ್ವೇಶ್ವರ ಹೆಗಡೆ ಕಾಗೇರಿ (ಅಂಕೋಲ): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲೇಬೇಕು. ಸದರಿ ಬಿಲ್ ನ್ನು ಬಲವಾಗಿ ವಿರೋಧಿಸಲೇ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇದು ಒಂದು ರೀತಿ ಹಗಲು ದರೋಡೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀ ಬಚ್ಚೇಗೌಡರು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಂಥವರು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಬಹಳ ವಿವರಿಸಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ಕೆಲವು ಮಹಿತಿ ಇರುವ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸುಮಾರು 3000 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ.

ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿರುವ ಉದ್ದೇಶ - "ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮವು ಆರ್ಥಿಕ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ಕಾರಣ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರ ಜೊತೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ" ಹಾಗಾಗಿ ಈ ಬಿಲ್‌ನ್ನು ತರುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಪೂರ್ಣ ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ, ಆರ್ಥಿಕ ತೊಂದರೆ ಇದೆ, ಕಷ್ಟದಲ್ಲಿದೆ ಎಂದು ಹೊಸದಾಗಿ 1500 ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರೊಂದಿಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವುದೇ ದೊಡ್ಡ ತಪ್ಪು. ಅದು ಯಾವ ರೀತಿ ಒಪ್ಪಂದವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಬಹಳ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ರೆಡ್ ಅಂಡ್ ಬ್ಲಾಕ್ ಬೋರ್ಡ್ ಎಂದು ಇದೆ. ಇದು ನಮಗೆಲ್ಲಾ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಈ ರೆಡ್ ಬೋರ್ಡ್ ಏರಿಯಾ ಎಂದರೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಒಂದಕ್ಕೆ ಹಣ ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಅದು ರೆಡ್ ಬೋರ್ಡ್ ಏರಿಯಾ. ಬ್ಲಾಕ್ ಬೋರ್ಡ್ ಏರಿಯಾ ಎಂದರೆ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗೆ ಓಡಾಡುವಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳು. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನೆಂದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ರೆಡ್ ಬೋರ್ಡ್ ಏರಿಯಾ ಕೊಟ್ಟು ಅದರ ಲಾಭ ಬರುವುದೆಲ್ಲಾ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ. ಲುಕ್ಸಾನು ಪಡೆಯುವಂಥದ್ದೆಲ್ಲಾ ಇಲ್ಲಿ ನಗರದೊಳಗೆ ಓಡಾಡುವಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಂಭೀರವಾದಂಥ ವಿಷಯ ಏನೆಂದರೆ ಯಾವಯಾವ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಯಾವ ಯಾವ ಏರಿಯಾವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯಾದಂಥ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಕರೆಯುವುದಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಆಕ್ಷನ್ ಕರೆಯುವುದಾಗಲೀ ಈ ರೀತಿಯ ಯಾವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಅಮಾನತ್ ಕೊ ಆಪರೇಟೇವ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ನಿಂದ ಒಂದು ಟ್ರಸ್ಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನವರು ಹೀಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆಯವರು ಇದ್ದಾರೆ. ರೆಡ್ಡಿ ಅಂಡ್ ಕಂಪನಿ ಇದೆ, ಸೀಗಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಂಪನಿ ಇದೆ ಈ ರೀತಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆಯವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಇವರಿಗೆಲ್ಲಾ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಯಾವ ಪಾಲಿಸಿ ಮೇಲೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ನೋಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆಗೋ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಜೊತೆಗೋ ಅಥವಾ ಇನ್ಯಾರ ಜೊತೆಗೋ ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಒಪ್ಪಂದಗಳಾಗಿ ಈ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದೇ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಲ್ಲೋ ಬಸ್ಸು ಮುಂತಾದವುಗಳ ಖರೀದಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಮಾತನಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೇಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಏಕೆ ಖರೀದಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ಇಚ್ಛೆಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ರೀತಿಯಾದಂಥ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುವಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ನಾವೇ ಕಾರಣಕರ್ತರಾಗಿರುವಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ಖಾಸಗಿಯವರ ಜೊತೆ

ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಕನ್ಸಿಷನ್ ಕೊಡುವಂಥದ್ದು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ತರುವಂಥದ್ದು. ಈ ಬಿಲ್‌ನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಯಾವುದೇ ಸದುದ್ದೇಶದಿಂದ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ತಂದಿಲ್ಲ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂಥ ಯಾವುದಾದರೂ ಬಿಲ್‌ನ್ನು ತಂದಿದ್ದರೆ ನಾವು ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ದೊಡ್ಡ ತೊಂದರೆಯಾಗತಕ್ಕಂಥ ಬಿಲ್ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಾಗಾಗಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಪುನರ್‌ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಿಲ್‌ನ್ನು ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆನ್ನುವಂಥ ಅಗ್ರಹವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ.ಬಿ.ಮಲ್ಲಿಕಾರ್ಜುನ್(ಬೀರೂರು): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನನ್ನದೊಂದು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಏನೆಂದರೆ ಆರ್ಥಿಕ ಜ್ಞಾಪನ ಪತ್ರ ಎಂದು ಎಲ್ಲದರಲ್ಲೂ ಬರುತ್ತದೆ. ಇದು ಒಂದು ರೀತಿ ಸೈಕ್ಲೊಪೈಲ್‌ಕಾಪಿ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ. ಯಾವುದೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೆಚ್ಚ ಉಂಟಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಬಿಟ್ಟು ಜ್ಞಾಪನ ಪತ್ರ ಹೊರಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಏಕೆ ಬರೆಯಬೇಕೆಂದು ಇಲಾಖೆಯವರು ಯಾರೂ ನೋಡುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಸದರಿ ಬಿಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಪರ್ಟ್‌ಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅನ್ನು ರೆಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟು ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತದೆ? ಇಷ್ಟು ಆದಾಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ? ಆದರೂ ಸಹಿತ ಇಂಥಂಥ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು ನಾವು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲೇಷನ್ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳುವಂಥದ್ದನ್ನು ಈ ಆಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದಾಗ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಈ ಕ್ಲಾಜ್ ಇತ್ತು? ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಎಂಟರ್ ಆದ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಾ? ಇದನ್ನು ತಾವು ಹೇಳಬೇಕು. ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ನಮ್ಮ ಪಿರೋಧ ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಆರ್ಥಿಕಜ್ಞಾಪನ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ಈಗಲಾದರೂ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳಬೇಕು. ಇನ್ನು ಮುನ್ನಿಪಾಲಿಟಿಗಳಲ್ಲಿ, ಕೆ.ಇ.ಬಿ.ಯಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಕಡೆ ಕೆಲವು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅವರೆಲ್ಲರೂ ಸಹ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ಮೇಲೆ ಕೊಟ್ಟಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಕನ್ಸಿಷನ್ ಕೊಟ್ಟ ಹಾಗೆ ನಮಗೂ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನಾಗುತ್ತದೆ? ಇದನ್ನು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಾ? ಇದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ಕಡೆಯಿಂದ ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಸುರೇಶ್‌ಕುಮಾರ್(ರಾಜಾಜಿನಗರ): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಬಿಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಾರಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಏನೆಂದರೆ ಅವರ ಜೊತೆ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಾಗಲೇ ಈ ಕ್ಲಾಜ್ ಇತ್ತು ಎಂದು According to the agreement entered by the Corporation with the private bus owners, it has to bear the motor vehicles tax. ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಕ್ಲಾಜ್ ಬರಲಿಕ್ಕೆ

ಕಾರಣವೇನು? ಏನಾದರೂ ಒಂದು ಕಾರಣ ಇರಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಈಗ ಅವರು ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಬಂದು ಬಸ್ಸು ಬಿಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಇಂತಿಷ್ಟು ಎಂದು ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಅವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರ ನಡುವೆ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಸದರಿ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ಕ್ಲಾಜ್‌ನ್ನು ಸೇರಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು? ಇದರಿಂದ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಏನು ಲಾಭ? ಮತ್ತು ಈ ಕ್ಲಾಜ್ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರಿಗೆನು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿತ್ತು? ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ದಯವಿಟ್ಟು ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎ.ಆರ್.ಕೃಷ್ಣಮೂರ್ತಿ (ಸಂತೆಮಾರಹಳ್ಳಿ): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಬಿಲ್‌ನ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ವೆಹಿಕಲ್ ಹೈರ್ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಟೆಂಡರ್ ಮುಖಾಂತರ ಹೈರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟದ್ದೀರೋ ಅಥವಾ ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗದಿದ್ದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಕಂಪನಿಯ ಮುಖಾಂತರ ಹೈರ್ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವಂಥ ಉದ್ದೇಶ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದಿದೆಯೇ? ಮತ್ತು ಇದಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್‌ನ್ನು ಕರೆದರೆ ಲೋಯಿಸ್ಟ್ ಬಡ್ಡರ್‌ಗೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ ಜೊತೆಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲಾಭವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಸ್ ಆಗಬಹುದೆಂಬುದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಅದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

+ ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು): ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ತಂದಿರುವಂಥ ಸಂದರ್ಭ ಯಾವುದೆಂದರೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಮಾನ್ಯ ಒಚ್ಚೇಗೌಡರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ. ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಂಥ ಈ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡರು ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪಡೆಯುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದಿನ ಸರ್ಕಾರಗಳು, ಈಗಿನ ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಕಾರಣ ಏನೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು ಒತ್ತಡ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಆ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಶಕ್ತಿಶಾಲಿ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ನಂತರ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ. ಪಡೆಯಲಾದ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು, ಮಾಲೀಕತ್ವ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ಹೊಂದಿದ್ದಾಗ್ಯೂ ಈ ಬಸ್ಸಿನ ಬಣ್ಣ ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿನ ಬಣ್ಣದಂತೆಯೇ ಇರಬೇಕು. ನಮ್ಮ ನಿರ್ವಾಹಕ ಮಾತ್ರ ಈ ಬಸ್ಸಿನ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ನೋಡತಕ್ಕದ್ದು. ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಟೆಂಡರ್ ಮುಖಾಂತರವಾಗಿ ಕರೆ ಕೊಟ್ಟು ಯಾವ ದರದಲ್ಲಿ ತಾವು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದಾಗ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಪೆಚ್ಚೆ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ 12.75 ರೂಪಾಯಿ ಆದಾಗ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು

ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಬಂದಿರುವಂಥ ವಾಹನದ ಮಾಲೀಕರು 11.04 ರೂಪಾಯಿ ದರದಲ್ಲಿ ದಿನನಿತ್ಯ 250 ಕಿ.ಮೀ. ನಡೆಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದೇವೆಂದು ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದು, ಇವತ್ತು 260 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಾವು ಅವರಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿವೆ. 12,000 ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವಂಥ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ನಾಗರಿಕರ ಸಂಚಾರದ ಒತ್ತಡ ಇರುವುದರಿಂದ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವಂಥ ಖೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಏಕೆ ತರಬೇಕಾಯಿತೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ, ನಮ್ಮ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡಬೇಕಾದಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ತನ್ನ ವಾಹನವನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ನೀಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸಂಪೂರ್ಣ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಒಂದು ವಾದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ. ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ಈ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಇಡೀ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಏನು ನೇರವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಶೇಕಡ ಮೂರರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಆ ಆಧಾರದಂತೆ ನಮ್ಮ ಆಸ್ತಿಯಂತೆ ಪರಿಗಣಿಸಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ನಾವು ಶೇಕಡ ಮೂರರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಆರು ವರ್ಷ ಕಳೆದ ನಂತರ, ನಮ್ಮ ಮತ್ತು ಅವರ ಮಧ್ಯೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಆದ ನಂತರ, ಏನಾದರೂ ತೆರಿಗೆ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆ ಮಾಲೀಕನಿಗೆ ನಾವು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಾಗ, ಪ್ರಾಯಶಃ ಮುಂದೆ ಯಾವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅವನು ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದನೋ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನಾನು ಆರು ವರ್ಷದಿಂದ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ನನಗೆ ಇದರ ಮೇಲೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಏನಾದರೂ ನ್ಯಾಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಆ ಹಕ್ಕಿನ ಬಗ್ಗೆ ಅವನಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಆಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಒಂದೇ ಒಂದು ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವಂಥ ಈ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಶೇಕಡ ಮೂರರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಪಾವತಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಈ ವಾಹನ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಸ್ವಾಧೀನ ಇರಬೇಕೆನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಸಣ್ಣ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ರಾತ್ರಿ ದರೋಡೆಯಾಗಲಿ, ಹಗಲು ದರೋಡೆಯಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಮಧ್ಯರಾತ್ರಿಯ ದರೋಡೆ ಹೀಗೆ ಯಾವುದೂ ಕೂಡ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ದಯಮಾಡಿ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ವಿಧೇಯಕಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಏನಂತಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಸುರೇಶ್‌ಕುಮಾರ್: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ. ಸಂಚರಿಸಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ 12.75 ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳಿದರು. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳವರು ಒಂದು

ಕೆ.ಯು.ಗೆ 11.04 ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸಂಚರಣೆಗೆ ನಿಮಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ನಮಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಅವರು ಬಂದು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೇಗೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡರು?

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ 7000 ರಿಂದ 12000 ರೂಪಾಯಿಗಳ ವರೆಗೆ ಸಂಭಾವನೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಜೊತೆಗೆ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ 5000 ರಿಂದ 8000 ರೂಪಾಯಿಗಳ ವರೆಗೆ ಸಂಭಾವನೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ ವೇರ್ ಅಂಡ್ ಟಯರ್ ಪ್ಲಸ್ ಸಂಭಾವನೆ ಸೇರಿದರೆ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಖರ್ಚುಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ಇವೆ. ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಹೊಂದಿರುವಂಥವರು ಡ್ರೈವರ್‌ಗಾಗಿ ಈ ಸಂಭಾವನೆ ಕೊಡಬಿಡುವುದರಿಂದ, ಆ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಲಾಭ ಗಿಟ್ಟುವ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಒಂದು ಉತ್ತಮವಾದಂಥ ಯೋಜನೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಬರೀ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಅಲ್ಲ, ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದ ಇತರೆ ನಿಗಮ ಮಂಡಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಹ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವಂಥದ್ದರ ಬಗ್ಗೆಯೂ ನಾವು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಯಾವುದು ಎಂದರೆ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಏನು ಟಿಕೆಟ್ ಏತರಣೆಗೆ ಬಿಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಅವನಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್ ಮಾಡುವಂಥದ್ದು ಎಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ.ಬಿ.ಮಲ್ಲಿಕಾರ್ಜುನ: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಕನ್ಸಿಷನ್ ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮೂರು ಪರ್ಟ್‌ ಕನ್ಸಿಷನ್ ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ?

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಬಚ್ಚೇಗೌಡರು, ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾಜಿ ಇವರೆಲ್ಲಾ ಉಪಸ್ಥಿತರಿರುವಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ನಿಜಕ್ಕೂ ಅನೇಕ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ದರದಲ್ಲಿ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಂಥದ್ದು, ಅಂಗವಿಕಲರಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ದರದಲ್ಲಿ ಪಾಸ್‌ ಕೊಡುವಂಥದ್ದು ಮುಂತಾದವನ್ನು ನಾವು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

+ ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್.ಸಿಂಧ್ಯ (ಕನಕಪುರ): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಂಥ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಎದ್ದು ಮಾತನಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. It is a good scheme. This is indirectly diluting the monopoly of the B.M.T.C. or the K.S.R.T.C. in Bangalore City. ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವೇಗೌಡರು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಾಗುವುದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಏರೇಂದ್ರ,

ಪಾಟೇಲರು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟೇಷನ್ ಪ್ರಾಬ್ಲಂ ಅನ್ನು ಇಂಪ್ರೂವ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಒಂದೇ ಸಲಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಾದರೆ ಒಟ್ಟು 500 ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ 600 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಕೇವಲ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ. ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ಮೊದಲನೆಯದು, ಮತ್ತೊಂದು ಏನೆಂದರೆ ಮನಾಪಲಿ ಒಂದೇ ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್‌ಗೆ ಇರಬಾರದೆನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಶ್ರೀ ಏರೆಂದ್ರಪಾಟೇಲರು ಇದನ್ನು ಎನ್ವಿಸೇಜ್ ಮಾಡಿದರು. ಅವರು ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಅವರ ಸರ್ಕಾರ ಬದಲಾವಣೆಯಾಯಿತು. ನಂತರ ಬಂದಂಥ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವೇಗೌಡರು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ 400 ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಕ್ಯಾಬಿನೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಪ್ರೂವಲ್ ಮಾಡಿದವು. ದುರಾದೃಷ್ಟವಶಾತ್ ಈ ಸರ್ಕಾರದವರು 240 ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. I am of the opinion that you should go beyond 400 buses. You go up to 800 buses. Every year you go on adding 200 buses. ಇದರಿಂದ ಅಲ್ಪಮಟ್ಟಿನ ಮನಾಪಲಿ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥದ್ದು ತಪ್ಪುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸರ್ವಿಸಸ್ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಆಗುತ್ತದೆ. At any point of time, it is a world phenomena no city service can make profit. Nowhere in the world, it is making profit. We are actually copying the London Transport System. Ultimately, the B.M.T.C. will become a licensing authority to finalise what is the route. ಮಾನ್ಯ ಬಜ್ಜೇಗೌಡರು ಆಕ್ಷೇಪವೆತ್ತಿರುವುದು ಸರಿ, ಮಾನ್ಯ ಮಲ್ಲಿಕಾರ್ಜುನ್ ಅವರು, ಶ್ರೀ ಏಶ್ವೇಶ್ವರ ಹೆಗಡೆ ಅವರು ಆಕ್ಷೇಪವೆತ್ತಿರುವುದು ಸರಿ. Let us be very frank. But I want this Government to continue this programme. ಇದನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿ. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ. ಇದರಿಂದ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುವಂಥ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಇನ್ನೂ 10 ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ನಷ್ಟು ವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಿ. ಆನೇಕಲ್, ಹೊಸಕೋಟೆ, ದೇವನಹಳ್ಳಿ, ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ, ನೆಲಮಂಗಲ, ಕನಕಪುರ, ಮಾಗಡಿ ಇವೆಲ್ಲಾ ಕವರ್ ಆಗಬೇಕು. ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದವರೆಗೂ ಮುಂದುವರಿಯಲಿ. ಇಲ್ಲಿ ಪಾಯಿಂಟ್ ಏನಿದೆ ಎಂದರೆ ಪೈವೆಟ್ ಬಸ್ಸು ಓನರ್ ಈಗ ಇಂಡಿವಿಜಿಯಲ್ ಓನರ್, ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ. ಏನಿದೆ ಅದು ಫ್ಲೀಟ್ ಓನರ್. ಆ ಫ್ಲೀಟ್ ಓನರ್ ಎಂದು ಹೇಳಬಿಟ್ಟು it may be B.M.T.C. or it may be somebody else, ಅವನಿಗೆ 3 ಪರ್ಟೆಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ನಾವು ಮಾಡಿದ್ದೆವು.

ಅದನ್ನು ಇವನಿಗೆ ಮಾಡಬೇಕು ಏಕೆಂದರೆ, ಅವರು ಬೇರೆ ಕಡೆ ಬಸ್ ಓಡಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಇಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಾನೆಂದು ಅವನಿಗೆ ಮೂರು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತಾವು ಇದನ್ನು ತಂದಿದ್ದೀರಿ. So that tomorrow he may not go to the court and claim. 6 ವರ್ಷನೋ 10 ವರ್ಷನೋ ನಾನು ಇಷ್ಟೊಂದು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ, ವಾಪಸ್ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಬಹುದೆನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು ತಂದಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪಾಯಿಂಟ್ ಏನೆಂದರೆ, ಒರಿಜನಲ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಇದ್ದಾಗ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಆಗ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ನೆಗೋಷಿಯೇಷನ್? ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸದನಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸಿ. Indirectly what Mr. Mallikarjun has also asked is right. When 3% is fixed for BMTC as fleet owner, there is a difference between a private operator and the BMTC. ಇದೆ ಅಲ್ಲವೇ? 250 ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ನೀವು ಅಷ್ಟು ಮಾಡಿದಾಗ ಅಷ್ಟೊಂದು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. So, that is a tax actually which will not come to the government that is an indirect concession which you are going to give it to the BMTC. But, that is a loss to the treasury. ಅವರು ಅದನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ, ದಯಮಾಡಿ ನೀವು ಈ ಎರಡು ಪಾಯಿಂಟ್‌ನ್ನು ಕ್ಲಿಯರ್ ಮಾಡಿ. ತಾವೇ ಆಬ್ಜೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಕಾಂಪೋನೆಂಟ್ ಆಗ ಬಸ್ ಓನರ್ ಹತ್ತಿರ ಇತ್ತು, ಈಗ ಅದರ ಬರ್ಡನ್ ಅನ್ನು ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. Why? This is what they want, if I am right.

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು): ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಅವರು ಏನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೋ ಅದರಂತೆ ನಾವು ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತೇವೆ. ಸರ್ಕಾರ ಶೇಕಡ 3ರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದಾಗ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಏನು 200, 500 ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೋ, ಅವರು ನಮ್ಮ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಿಟ್ಟರೆ ಬೇರೆ ಯಾವ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ, as per our agreement. ಜೊತೆಗೆ, ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಏನು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆಂದರೆ, ನೀವು ನಮಗೆ ಕೊಡುವ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲಿನ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ನಾವು ಪಾವತಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಇದು ಮುಂಚೆಯಿಂದ ಹಾಗೆ ಇದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನೆಂದರೆ, ನಮ್ಮ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ತಪ್ಪಾಗಿದೆ ಇದನ್ನು ತಿದ್ದುವುದಿಲ್ಲ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರ ನಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಾಗ ನಂತರವೇ ನಾವು ಇದನ್ನು ಸದನದಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ನೀವು ಯಾವಾಗ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಶೇಕಡ 30ರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರೋ ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪಾವತಿಸುತ್ತಿದ್ದರೋ, ಇದರ ಉದ್ದೇಶ

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವಂಥದ್ದು. ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪಡೆಯುವ ಬಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ ಸಹ ಇದೇ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಈ ರಿಯಾಯಿತಿ ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ, ಗುತ್ತಿಗೆ ಕರೆಯುವುದರ ಮುಖೇನೆ ಅವರನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸಿದಾಗ ಅವರು ಮುಂದೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕತ್ವ ಅವರಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿದ್ದರೂ ಸಹ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಕರಾರು ಪ್ರಕಾರ ಆರು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಆ ಬಸ್ ನಮ್ಮ ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿರಬೇಕು. ನಾವು ಹೇಳುವಂಥ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದಾಗಿ ಈ ಶೇಕಡ 3ರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ನಾವು ಪಾವತಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದು ಈ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದೇವೆ ಇದಕ್ಕೆ ತಾವು ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಸೋಮಶೇಖರ್ (ಮಳವಳ್ಳಿ): ತಾವೇನು ಏನು ಒಂದು ಅಪ್ರೆಹೆನ್ಸನ್ ಹೇಳಿದಿರಿ, ಆರು ವರ್ಷವಾದ ಮೇಲೆ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಿ, ನಾನು ಇಷ್ಟು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಇದೇ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದೆ, ಹೀಗಾಗಿ ಪುನಃ ಆ ರೂಟನ್ನು ಕೇಳಬಹುದು ಎಂದು ತಾವು ಹೇಳಿದ್ದಿರಿ, ಇಷ್ಟು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಈ ಒಂದು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಿದ ಮೇಲೆ ನಮಗೆ ಇದರ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ಹಕ್ಕು ಇರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ನೀವು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಕರಾರಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ ಅವರು ಪುನಃ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಎಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ?

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ಒಂದೊಮ್ಮೆ ಸರ್ಕಾರ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಪಾವತಿಸಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟಾಗ ಈ ವಿಚಾರ ಪ್ರಸ್ತಾಪವಾಗುತ್ತದೆ, ಆ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಯವರೇ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ನ್ಯಾಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದು.

SRI B.SOMASHEKAR: Ownership is still with the owner of the vehicle. Owner has to pay the tax, not the BMTC or the government. ತಾತ್ಕಿಕವಾಗಿ ಮಾಲೀಕರು ಯಾರು ಇದ್ದಾರೆ, ಅವರೇ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ನೀವು ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಾಗ, ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ನೀವೇ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ನಮ್ಮ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟು ವರ್ಷ ಮಾತ್ರ ಓಡಾಡಲು ಅವಕಾಶ ನೀಡಿದೆ ಎಂದು ಏಕೆ ಹೇಳಬಾರದು?

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ಗುತ್ತಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ಪಡೆಯುವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ನಾವಿಬ್ಬರೂ ಏನು ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಏನು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆಂದರೆ, 'The vehicle tax will be borne by the BMTC.'

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್.ಸಿಂಧ್ಯಾ: 1995-96ನಲ್ಲಿ ಏನು ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಆ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದೆಯೇ? ಎಂಬುದು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಬೇಕು.

SRI C.R.SAGIR AHMED: ಏನೂ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ. Often and often I am bringing to your kind notice that this subject-matter has been raised by my RTO saying that 'who has to pay the tax?'. ನಮ್ಮ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ the BMTC will have to pay the tax. ಎಂದು ಇದೆ, ನಾವು ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ತೋರಿಸಿದ್ದೇವೆ. A particular person has hired the bus to BMTC ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. Then BMTC has to pay the tax ಎಂದು.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್.ಸಿಂಧ್ಯಾ: ಮಾನ್ಯ ಮಲ್ಲಿಕಾರ್ಜುನರವರು ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಬರ್ಟನ್ ಆನ್ ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಿಬರಿ ಎಷ್ಟು ಅಗುತ್ತದೆ ಅದನ್ನು ನೀವು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿ ಹೇಳಬೇಕಲ್ಲವೇ?

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಒಂದು ಸೀಟಿಗೆ 300 ರೂಪಾಯಿ ಇದೆ, ಇದು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೆ, ನಮ್ಮದು 38 ಸೀಟ್ಸ್, ಅದಕ್ಕೂ ಇದಕ್ಕೂ 2 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ 14 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ, 12 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಬರುತ್ತದೆ. This is the position.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಭೈರೇಗೌಡ: ನೀವು ಬಸ್ ಓಡಿಸಿದರೆ 12 ಚಿಲ್ಲರೆ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ, ಖಾಸಗಿಯವರು 11 ಚಿಲ್ಲರೆ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಬಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ತಾವು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಈ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಏಕೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದಾಗ ಅವರು ಕಡಿಮೆ ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ನಾವು ಜಾಸ್ತಿ ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ, Is it not encouraging unfair labour practice? How does the Government can encourage such a thing? ಏಕೆಂದರೆ, ಸಮಾನವಾದ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸಮಾನವಾದ ಕೂಲಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗಿಯವರ ಹತ್ತಿರ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಕಡಿಮೆ ಸಂಬಳ, ಬಿಎಂಟಿಸಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಜಾಸ್ತಿ ಸಂಬಳ, ಒಂದೇ ಚಾಲಕನ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಏಕೆ? How the Government is tolerating? ಈಗ ಶೇಕಡ ಮೂರರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈಗ ತಿದ್ದುಪಡಿ ತರುತ್ತಿದ್ದೀರಿ, ಈ ಯೋಜನೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷವಾಯಿತು ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆಗೂ ಆ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಯಾರು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಮತ್ತು ಎಷ್ಟು ಶೇಕಡವಾರು ಎಂಬ ಈ ಎರಡು ಅಂಶಗಳನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ತಾವು ಹೇಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಹೆಚ್.ಪುಟ್ಟರಂಗನಾಥ್: ನನಗೊಂದು ಅನುಮಾನ ಏನೆಂದರೆ, ನೀವು ಇಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ನಾವೇ ಕಟ್ಟುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ, ಮತ್ತೆ ಅವರು ಕಟ್ಟುವ ತೆರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆರು ಸಾವಿರ ಕಡಿಮೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ, ಇದರಿಂದ ಒಟ್ಟಾಗಿ ಎರಡೂ ಸೇರಿ ಎಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಸೋಮಶೇಖರ್: ಬಿಎಂಟಿಸಿಗೂ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೂ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರಿ, private operators have an assured income. ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಇಂತಿಷ್ಟು ಎಂದು ಬರುತ್ತದೆ, ಬಿಎಂಟಿಸಿಗೆ ಅದು ಬರುವುದಿಲ್ಲ, ಒಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಆದರೂ, ಸುಮಾರು 11 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಲಾಭ ಆಗುತ್ತದೆ ಅದು ಏತಕ್ಕಾಗಿ ಅದಕ್ಕೂ ಇದಕ್ಕೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸ? ಅವರಿಗೆ ಏಕೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಕೊಡಬೇಕು?

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎನ್.ಬಚ್ಚೇಗೌಡ: ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಹೇಳಿದರು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಕೂಡ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೆ. Our cost of Km. charge is Rs.12.75 or something. ನಮ್ಮ ಕಾಲಿಂದಲೂ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯತ್ನವಾಯಿತು, ಆದರೂ 500 ಬಸ್‌ಗೂ ರೀಚ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಈಗ ಇವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಕೇವಲ 275 ಬಸ್‌ಗಳಿವೆ. ಇವರು ಕೊಡುವುದು 10.75 ಪೈಸೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ವೇರಿಯೇಷನ್ ಬರುತ್ತದೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ರಿಯಾಯಿತಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ನಾವು ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ 10, 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ 500 ಬಸ್‌ಗಳು ಎಂದರೆ ಸುಮಾರು 60 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ, that concession is given to them. ಒಟ್ಟಾರೆ ಬಸ್ ಇತರೆ ಎಲ್ಲಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಇಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ರನ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವುದು, That is the correct answer expected from him.

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ಈ ಕಾರ್ಮಿಕ ಕಾನೂನು ಅನ್ವಯಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಏಕೆ ಹೇಳಿದೆ ಎಂದರೆ, ಈ ಸ್ಟೀಮ್ ಮಾಡುವಾಗ ಖಾಸಗಿಯವರ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಯಿರಬಹುದು, ಡ್ರೈವರ್ ಯಿರಬಹುದು, ಇತರೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯಿರಬಹುದು, ಇವರಿಗೆ ಏನು ಸಂಬಳ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಿಗದಿಪಡಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನಿಸಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಇರುವಂಥ ಏಚಾರ ಏನೆಂದರೆ, ಬಿಎಂಟಿಸಿ ತನ್ನದೇ ಆದ 2500 ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಶೇಕಡ 3ರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಬೈರೇಗೌಡ: ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಸಂಬಳವಿರುತ್ತದೆ, ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಬಳವಿರುತ್ತದೆ. The Government is encouraging unfair labour practice. ನೀವೇ ಈ ರೀತಿಯಾದ ಡಿಸ್ಕ್ರಿಮಿನೇಷನ್ ಮಾಡಿದರೆ ಹೇಗೆ?

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ಈಗ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಆಕ್ಟ್ ಇದ್ದು ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ನಿರ್ವಾಹಕ, ಚಾಲಕರಿಗೆ ಏನು ಸಂಬಳ, ಟಿ.ಎ. ಡಿ.ಎ. ಏನು ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಕಾನೂನು ಇದೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಹೆಚ್ಚಾಗುವಂಥದ್ದು ಆಗಿದೆ. ಆದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನ ಚಾಲಕರ, ನಿರ್ವಾಹಕರ ಸಂಬಳವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಇವೊತ್ತಿನವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕ ಕಾಯಿದೆಯಡಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಸಂಭಾವನೆಯನ್ನು ಅವರಿಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಆಕ್ಟ್‌ನಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಾಹಕ, ಚಾಲಕರಿಗೆ

ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ತಿಂಗಳು ಸಂಬಳ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎ.ಕೃಷ್ಣಪ್ಪ (ಪಶುಸಂಗೋಪನಾ ಸಚಿವರು): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಅಮೆನಿಟೀಸ್‌ಗೂ ನಾವು ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ವಿಶ್ವೇಶ್ವರ ಹೆಗಡೆ ಶಾಕೇರಿ: ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ ಪದೇ ಪದೇ ನನ್ನ ಆರ್‌ಟಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್: ನಾವು ಕೇವಲ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪಡೆಯುವ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ವತಿಯಿಂದ ಪಾವತಿಸಬೇಕಾದ ತೆರಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರವೇನು ಆದೇಶ ನೀಡಿದೆ, ಅದರಂತೆ ಶೇಕಡ 3ರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಪಾವತಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಬಿಲ್‌ನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಬಜ್ಜೆಗೌಡರು ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರಾಗಿದ್ದ ಶ್ರೀ ಸಿಂಧ್ಯರವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಏನೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅದುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ವಿನಂತಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಪರ್ಯಾಯೋಚನಾ ಪ್ರಸ್ತಾವ

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಈಗ ಪರ್ಯಾಯೋಚನಾ ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಸಭೆಯ ಮತಕ್ಕೆ ಹಾಕುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರಸ್ತಾವ ಏನೆಂದರೆ, "2001ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ಎರಡನೇ ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯು ಪರ್ಯಾಯೋಚಿಸುವುದು

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು

ಖಂಡ ಖಂಡವಾಗಿ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಪರ್ಯಾಯೋಚಿಸುವುದು

ಖಂಡ 2 ಮತ್ತು 3

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಪ್ರಸ್ತಾವ ಏನೆಂದರೆ, "ಖಂಡ 2 ಮತ್ತು 3, ಎರಡೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ಈ ವಿಧೇಯಕದ ಅಂಗವಾಗಿರುತ್ತದೆ."

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು

(ಖಂಡ 2 ಮತ್ತು 3, ಎರಡೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ಈ ವಿಧೇಯಕಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು)

ಖಂಡ-1 ಇತ್ಯಾದಿ;

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಪ್ರಸ್ತಾವ ಏನೆಂದರೆ, "ಮೊದಲನೆಯ ಖಂಡ, ದೀರ್ಘ ಶೀರ್ಷಿಕೆ, ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹಾಗೂ ಅಧಿನಿಯಮಗೊಳಿಸುವ ಸೂತ್ರ ಸಂಹಿತೆ ವಿಧೇಯಕದ ಭಾಗವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು

(ಮೊದಲನೆಯ ಖಂಡ, ದೀರ್ಘ ತೀರ್ಪಿಗೆ, ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹಾಗೂ ಅಧಿನಿಯಮಗೊಳಿಸುವ ಸೂತ್ರ ಸಂಹಿತೆಗಳನ್ನು ವಿಧೇಯಕಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು)

ಪ್ರಸ್ತಾವದ ಅಂಗೀಕಾರ

ಶ್ರೀ ಸಿ.ಆರ್.ಸಗೀರ್ ಅಹಮದ್ (ಪಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, "2001ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ಎರಡನೇ ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೋರುತ್ತೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಪ್ರಸ್ತಾವ ಏನೆಂದರೆ, "2001ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ಎರಡನೇ ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಮಾಡಿರುವಂತೆ ಅಂಗೀಕರಿಸುವುದು".

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು ಮತ್ತು ಮಸೂದೆಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ನೀಡಲಾಯಿತು.

MR.SPEAKER: I am very glad that all the Members are taking very much interest on the Bills. For that I must thank all the Members.

ಶ್ರೀ ಡಿ.ವಿ.ಸದಾನಂದಗೌಡ: ಇಂದು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ನಾವು ಒಂದು ಅಡ್ವರ್ನ್‌ಮೆಂಟ್ ಮೋಷನ್ ನೋಟಿಸನ್ನು ತಮಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆವು. ಈ ನಿಯಮದೊಳಗಡೆ ಇದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಾವ ನಿಯಮದಡಿಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಪಾಯಂಕಾಲ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ತಾವು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಸ್ವಲ್ಪ ಸಮಯ ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ಎಸ್.ಮಹದೇವಪ್ರಸಾದ್: ನೀರಾ ಇಳಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಒಂದು ಸೂಚನೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟೆ.

(ಗೊಂದಲ)

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ರಾಮದಾಸ್‌ರವರೆ, ಎವಿಡೆನ್ಸ್ ಏನೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಪೇಪರ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ರಾತ್ರಿ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಶ್ರಮ ಮಾಡಿ ನಾಳೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಾಳೆ ಚೇಂಬರ್‌ಗೆ ಬನ್ನಿ.